

<sup>(1)</sup>Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

## Collision avec le relief

<b>Aéronef</b>	Motoplaneur Scheibe SF28A immatriculé F-CFTJ
<b>Date et heure</b>	11 octobre 2015 vers 10 h 30 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Escot (64), altitude 895m, à 1 km à l'ouest du col de Marie-Blanque (64)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personnes à bord</b>	Pilote et un passager
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote et passager gravement blessés, motoplaneur détruit

## 1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné d'un passager, décolle de l'aérodrome d'Oloron Herrère (64) pour un vol local en VFR sans plan de vol. Il indique que le vent était faible au décollage.

Après environ une heure de vol, le pilote s'engage dans la vallée joignant Escot au col de Marie-Blanque, en direction de celui-ci. Cette vallée est orientée ouest-est. Le col de Marie-Blanque culmine à l'est, à 1 035 mètres d'altitude. Le pilote est familier de la région et a déjà effectué ce trajet à de nombreuses reprises. Il explique que le motoplaneur monte entre 0,5 et 1 m/s, moteur en fonctionnement, le long du versant sud de la vallée. Le pilote observe que le vent semble venir de l'est au niveau du col. Le variomètre devient rapidement négatif et le pilote comprend qu'il ne pourra pas passer le col. Il oriente alors la trajectoire vers le milieu de la vallée pour tenter de se dégager des conditions aérologiques défavorables. Il estime que le demi-tour n'est plus possible et tente de heurter les arbres dans les meilleures conditions possibles, à faible vitesse, moteur à pleine puissance.

Le motoplaneur heurte les arbres et s'immobilise au sol dans la pente. Les occupants sont blessés. Le pilote ne parvient pas à s'extraire de l'aéronef.

Le passager indique qu'après être sorti de l'épave, il a tenté de prévenir les secours avec son téléphone portable sans succès en raison de l'absence de réseau téléphonique mobile. Après environ deux heures de marche et d'escalade dans un environnement forestier très accidenté, il est parvenu à atteindre une route. Des automobilistes lui ont porté assistance et prévenu les secours vers 12 h 50.

## 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

### 2.1 Renseignement sur le pilote

Le pilote, âgé de 77 ans est titulaire d'une licence de pilote privé avion associée à une qualification TMG (moto planeur à dispositif d'envol incorporé) en état de validité et d'une licence de pilote de planeur. Il estime au jour de l'accident totaliser environ 3 200 heures de vol.

## 2.2 Renseignements sur les conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées par Météo France sur le site de l'accident sont les suivantes :

- vent au sol 2 à 3 kt, de direction variable mais principalement d'est ;
- vent à 1 500 ft sol : 090° 5 kt ;
- vent à 3 000 ft sol : 090° 5 kt ;
- entre 3 000 et 4 000 ft sol, le vent tourne au 140° 5 kt ;
- visibilité supérieure à 10 km ;
- nébulosité : 4 à 6 octas d'altocumulus entre 5 000 et 7 000 ft sol, 3 à 5 octas de cirrus à 7 500 ft sol ;
- pas de convection exploitable en vol à voile ;
- température 12 °C ;
- QNH 1006 hPa.

## 2.3 Renseignements sur l'aéronef

Le F-CFTJ était équipé d'un FLARM qui a été déchargé. Le président du club a indiqué au BEA qu'il avait des doutes sur son bon fonctionnement. Cet équipement ne contenait pas de trajectoire GNSS correspondant au vol de l'accident. La trajectoire la plus récente obtenue datait de mai 2015.

La masse au moment de l'évènement a été estimée proche de la masse maximale au décollage (610 kg). Le manuel de vol indique qu'à cette masse, la vitesse ascensionnelle maximum au niveau de la mer est de 2,1 m/s. A 4 600 mètres d'altitude, elle est de 0,5 m/s.

Le motoplaneur n'était pas équipé d'une balise de détresse. La réglementation ne l'impose pas pour ce type d'aéronef.

## 3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'enquête n'a pas permis d'établir les causes de l'accident. Une prise en compte insuffisante ou tardive des conditions aérologiques a pu être un facteur contributif.

L'absence d'une balise de détresse n'a pas permis de déclencher les secours rapidement. A défaut d'une balise installée à bord de l'aéronef, ou même en complément de celle-ci :

- des balises de détresse portables sont commercialisées ;
- bien que peu pratiqué pour des vols locaux, le dépôt d'un plan de vol VFR auprès d'un organisme de la circulation aérienne permet de bénéficier du service d'alerte ;
- informer un proche ou un membre du club de ses intentions et de son heure estimée de retour lui permet d'alerter les secours en cas de retard. Dans ce cas, l'usage d'un FLARM peut apporter des précisions sur la zone probable de l'accident<sup>(2),(3)</sup>.

<sup>(2)</sup><http://wiki.glidernet.org/sar>

<sup>(3)</sup>[http://flarm.com/wp-content/uploads/2015/02/SAR\\_Text.pdf](http://flarm.com/wp-content/uploads/2015/02/SAR_Text.pdf)